

Pukovnik

DRAGOSLAV JANKOVIĆ

Vazdušni desanti strategijskog i operativnog značaja u ratnoj praksi i savremenoj teoriji ratne veštine

Članak pukovnika u penziji Stojana Jovića »Mogućnost izvođenja vazdušnih desanata strategijskog i operativnog značaja u savremenim uslovima« (objavljen u »Vojnom delu« br. 3/83), ima dva tematska dela. U prvom delu se razmatraju uloga, zadaci i fizionomija vazdušnih desanata strategijskog i operativnog značaja, a u drugom — uslovi koji, prema mišljenju autora, treba da budu ostvareni za uspešno izvođenje operativno-strategijskih vazdušnih desanata.

Može se, svakako, usvojiti zaključak autora da male zemlje treba da imaju jaku protivdesantnu odbranu, jer su u savremenim uslovima ugrožene strategijskim i operativnim vazdušnim desantima potencijalnih agresora. Međutim, uz ovu i druge nesporne intencije, u članku se nalaze i izvesne trvdnje i sudovi koji su me podstakli da izložim svoja razmišljanja o onim pitanjima u kojima, manje ili više, ne delim mišljenje autora. Ovo činim u uverenju da će to doprineti potpunijem uvidu i spoznaji uslova, činilaca i karakteristika vazdušnodesantnih dejstava, što je bitna pretpostavka za organizovanje efikasnog i ekonomičnog sistema protivdesantne borbe.

O ulozi i karakteristikama vazdušnih dasanata operativnog i strategijskog značaja

1. *O istorijskim iskustvima.* Polazište autora koje se može prihvatiti bez rezerve obuhvata dva ključna stava. Prvo, iskustva iz primene vazdušnih desanata strategijskog i operativnog značaja u

toku drugog svetskog rata i u periodu posle njega omogućavaju da se izvuku značajne pouke za dalju izgradnju vazdušnodesantnih jedinica i za definisanje njihove upotrebe u eventualnom ratu. Drugo, mada ima kvalitativnih razlika u odnosu na period drugog svetskog rata, opšta slika i dimenzije operativno-strategijskih vazdušnih desanata ostali su, uglavnom, isti. Doktrinarna gledanja na mesto i ulogu vazdušnih desanata u stratejskim i operativnim relacijama nisu bitno promenjena.

Pozitivna iskustva iz primene vazdušnih desanata u pogledu njihovih operativnih ciljeva i zadataka, ispoljenih prednosti i postignutih efekata korektno su navedena i nema potrebe da se ovde ponavljaju. Treba, međutim, istaći da u ratnoj praksi vazdušnodesantnih operacija nailazimo, često, i na negativna iskustva. Otuda bi bilo pogrešno zaključiti da je u tim operacijama sve išlo glatko i bez rizika, mada pomenuti članak upućuje na takav zaključak: »za izvođenje krupnih vazdušnih desanata angažuju se velike snage i sredstva, o čijem planiranju i obezbeđenju preuzima brigu najviši stepen komandovanja, pa je razumljivo što sve mere i aktivnosti na njihovoj realizaciji moraju biti takve da uspeh poduhvata ne sme biti doveden u pitanje. I mnogi istorijski primeri to nedvosmisleno potvrđuju« (podv. D. J.).¹

Međutim, u mnogim vazdušnodesantnim operacijama tok je bio upravo obrnutog smera. Uprkos dugotrajnom planiranju i opsežnim pripremama nastupali su i značajni poremećaji, koji su dovodili do velikih gubitaka pa i negativnih ishoda. Od pet operacija, koje se navode u članku puk. Jovića — četiri spadaju u tu kategoriju. Na Kritu, nemačke desantne snage su pretrpevši teške gubitke bile suočene sa porazom koji su izbegle samo zahvaljujući spletu okolnosti, koje se mogu podvesti pod »ratnu sreću«. Za Siciliju su vezana dva negativna rekorda u istoriji vazdušnodesantnih operacija — veliki gubici od sopstvene PVO i izbacivanje većeg dela desantnih snaga daleko od predviđenih rejona. Zbog toga je saveznička komanda morala da preispituje čitavu dalju koncepciju razvoja i upotrebe vazdušnodesantnih snaga. U Normandiji je tok dejstava bio oštro polarizovan. Dok se dejstvo engleske divizije može svrstati u vrhunski domet borbene efikasnosti, obe američke divizije imale su ne malo problema u izvršenju postavljenih zadataka, pretežno zbog toga što je veliki broj padobranaca pao izvan određenih rejona i na terene pod vodom. U savezničkoj desantnoj operaciji u Holandiji, engleska

¹ »Vojno delo«, br. 3/83, str. 87.

desantna divizija kod ArnHEMA bila je potpuno razbijena, dok su dejstva u zonama dve američke divizije imala promenljivi tok.

Poremećaji u izvođenju vazdušnodesantnih operacija bili su veoma česti i brojni, a u nekoliko slučajeva su bili i takvog opsega da je uspeh operacije bio doveden u pitanje, pa je čak i izostao. (Pored pomenutih, takav ishod su imale npr. sovjetske operacije kod Vjazme i na Dnjepru, nemački desanti Hag, Ardeni i Drvar, kao i neke druge vazdušnodesantne operacije.) Otuda se može zaključiti da su »nepredvidivi poremećaji« zakonitost vazdušnodesantnih operacija. Smatra se čak da je faktor verovatnoće nepredvidivog toka negativnog smera tri puta veći u vazdušnodesantnim nego u ostalim borbenim dejstvima kopnenih snaga.² Ovu osobenost vazdušnodesantnih dejstava, Z. Ulepić objašnjava kao »nepredvidivost činioca.«³

Oružana borba je veoma složen proces, te su odstupanja od plana, manje ili više, redovna pojava. Međutim, kada se radi o odstupanjima takvog karaktera koja bitno utiču na tok i ishod borbenog sudara, ona su u vazdušnodesantnim dejstvima bila u izuzetno visokom stepenu. Komparativna analiza 30 vazdušnodesantnih dejstava (operacija) u drugom svetskom ratu i u lokalnim ratovima novije epohe, pokazuje da su se u tri četvrtine slučajeva ispoljili takvi poremećaji koji su imali za posledicu teške gubitke, nepostizanje operativnog cilja ili totalni neuspeh. Ova osobenost operativno-strategijskih vazdušnih desanata proizilazi iz njihovog obimnog i složenog mehanizma, koji obuhvata veliki broj raznovrsnih i međusobno povezanih radnji i učesnika. Iako se u planiranju i organizaciji dejstava uzimaju u obzir tzv. rezervne varijante, u praksi su često bile i brojne nepredvidive situacije, za koje nije bilo efikasnog alternativnog rešenja. To je bila »Ahilova peta« operativno-strategijskih vazdušnih desanata. Spoznaja ove osobenosti značajna je za protivdesantnu borbu u dva smera: 1) da bi se realnije procenjivala mogućna učestanost vazdušnodesantnih operacija i potrebni uslovi u kojima mogu nastupiti, i 2) da bi se pravovremeno uočili kritični periodi u izvođenju desantne operacije protivnika i ti trenuci maksimalno iskoristili. Naravno, nužno je uvažavati i nove operativne mogućnosti u izvođenju vazdušnodesantnih operacija na osnovu razvoja savremene ratne tehnike i ratne veštine potencijalnog agresora.

2. *Fizionomija operativno-strategijskih vazdušnih desanata u savremenim uslovima.* Iz članka puk. Jovića proizilazi da su za fizio-

² *Airborne Operations*, London 1979, str. 228.

³ *Ratno vazduhoplovstvo u drugom svetskom ratu*, VIZ, Beograd 1974, str. 486.

nomiju operativnih i stratezijskih vazdušnih desanata u savremenim uslovima karakteristična dva bitna obeležja. Prvo, padobranske jedinice čine samo manji deo desantiranih snaga, dok glavne snage predstavljaju pešadijske (moto-streljačke) divizije. Drugo, u svim desantima ove kategorije neophodno je kombinovanje padobranskog i aviosletnog desantiranja. Tu tvrdnju autor obrazlaže sledećim stavom: »danas ove (vazdušnodesantne) jedinice predstavljaju samo deo onih snaga koje se mogu desantirati u neprijateljevu pozadinu, tačnije samo njihov prvi ešelon, čija je uloga da budu prve desantirane i da ovladaju aerodromima i desantnom osnovicom, dok glavne snage stratezijskih i operativnih vazdušnih desanata, u stvari, sačinjavaju divizije KoV koje prevozi transportna avijacija i iskrcava nakon sletanja na osvojene aerodrome.⁴

Treba reći da kombinovano spuštanje vazdušnih desanata jačeg sastava nije ni teorijska ni praktična novina. Ona se podudara sa klasičnim obrascem vazdušnodesantnih dejstava, koji su najpre primenjivani na manevrima Crvene armije u SSSR-u, tridesetih godina, a potom široko korišćeni u desantnim operacijama nemačke armije u drugom svetskom ratu. Pokušaj renesanse te klasične sheme nalazimo i u »Vojnoj strategiji« maršala Sokolovskog, mada je on direktno ne razmatra. Međutim, više činilaca stavlja pod upitnik njenu primenu u savremenim uslovima. Tačno je da se u savremenoj teoriji vazdušnodesantnih dejstava predviđa kombinovanje padobranskog i avio (sletnog) desantiranja. Međutim, ono prvenstveno podrazumeva da se aviosletanjem desantiraju delovi (naoružanje i oprema) samih vazdušnodesantnih trupa, čije desantiranje padobranima nije tehnički izvodljivo ili nije taktički celishodno u datoj situaciji.

U odnosu na padobransko desantiranje, aviodesant sletanjem ima prednosti i slabe strane. Aviosletanjem se može desantirati naoružanje i oprema veće tonaže i zapremine. Nije potrebna padobranska obuka ljudstva niti specijalna oprema, koja je za padobransko desantiranje ljudstva i materijala dosta složena i koja smanjuje za oko 30 odsto korisni desantni kapacitet vazduhoplova. Pri desantiranju aviosletanjem nema rasturanja po prostoru ni tzv. tehničkih gubitaka. Međutim, ovaj način desantiranja je, takođe, praćen i mnogim problemima koji u borbenim uslovima mogu znatno da ograniče njegovu primenu. Pored zavisnosti od odgovarajućih poletno-sletnih staza, izraženo je i osetno rasturanje jer je desantni kapacitet u jedinici vremena (gustina desantiranja) relativno nizak. Dok padobransko desantiranje vazdušnodesantne divizije traje do jednog sata, za

⁴ »Vojno delo« br. 3/83, str. 86.

desantiranje aviosletanjem potrebno je oko 5—12 časova, zavisno od toga da li se desant izvodi na jednom ili dva aerodroma. Desantiranje aviosletanjem ima uz to i veoma visoke zahteve u pogledu borbenog i vazduhoplovno-tehničkog obezbeđenja, koje kod organizovanog otpora protivdesantne odbrane nije moguće, lako i brzo ostvariti.⁵ Otuda je desantiranje aviosletanjem praćeno velikim stepenom rizika i neizvesnosti. I kada se planira, poletanje sletnog ešelona se vrši tek po dobijanju odgovarajućeg izveštaja sa desantne prostorije. U nuklearnom ratu, sa teorijskog stanovišta lakše je postići potreban stepen neutralisanja protivnika, ali se zato ispoljavaju drugi problemi pri obostranoj upotrebi nuklearnog oružja. Zbog svega navedenog, u savremenim uslovima je desantiranje aviosletanjem vazdušnodesantnih (padobranskih) jedinica, a posebno ostalih delova KoV, izuzetna mogućnost, a ne osnovni oblik vertikalnog manevra koji bi se najšire primenjivao.

U svakom slučaju, desantiranje aviosletanjem delova KoV bilo bi necelishodno i često neizvodljivo u okviru operativnih desanata, odnosno u operativnoj dubini. To je zona sa relativno većom gustinom rasporeda protivnikovih snaga i sa znatno kraćim intervalom za spajanje vazdušnog desanta sa snagama koje dejstvuju frontalno. Prema tome, aviodesantiranje u toj zoni nije ni potrebno ni moguće. S druge strane, ima osnova da u operativnoj dubini bude primenjeno kombinovanje padobranskog i helikopterskog desantiranja, uz angažovanje, prvenstveno, stalnih vazdušnodesantnih helikopterskih sastava (desantno-jurišne jedinice). Prema tome, specijalizovane vazdušnodesantne jedinice (padobranskog i helikopterskog profila) ostaju i u savremenim uslovima glavna snaga u operativno-strategijskim vazdušnim desantima, uz moguće ojačavanje ostalim delovima KoV u izuzetnim situacijama, prvenstveno kod samostalnih desanata na većoj dubini — nezavisnih od spajanja sa snagama na frontu.⁶

3. *O posebnim obeležjima strategijskih i operativnih vazdušnih desanata.* U članku puk. Jovića dat je relativno širok prostor pojmovnom određenju strategijskih i operativnih desanata. U tom cilju analizirana su i njihova bitna obeležja kako bi se približio odgovoru na osnovno pitanje koje je postavljeno naslovom.

⁵ Imajući u vidu efikasan domet artiljerijskog (raketnog) naoružanja, za bezbedan prihvrat transportnih aviona nužno je onemogućiti protivdejstvo na prilaznoj marš-ruti i u rejonu aerodroma iskrcavanja, najmanje 10—15 km od poletno-sletne staze.

⁶ Poljski autori (Jankjevič, Stasjak) u delu »Vazdušnodesantne jedinice« desantiranje aviosletanjem jedinica KoV predviđaju kao moguću varijantu u ešeloniranju strategijskog vazdušnog desanta, koji se vrši u dubini teritorije protivnika sa ciljem otvaranja novog fronta (VIZ, Beograd 1979, str. 67).

Određenje strategijskih i operativnih desanata prema cilju, po mom mišljenju, tačno odražava njihovu suštinu; ostale odrednice su manjeg dometa. U nastojanju da strategijske i operativne desante što potpunije objasni kao dve posebne pojmovne kategorije, autor se izložio opasnosti u dva smera: da neka zajednička opšta određenja razmatra kao posebna, i obratno da posebna obeležja generalizuje. Tako npr. za strategijske desante navodi da su intervidovskog karaktera i konkretizuje njihovu dubinu (od linije fronta), iz čega je moguće izvući zaključak da operativni desanti to nisu, odnosno da se izvode na nekoj dubini.⁷ Međutim, oba ova obeležja, u osnovi, važe i za operativne desante. Na drugoj strani, upotreba moto-streljačkih (pešadijskih) divizija uopštava se i daje kao odrednica za obe kategorije desanata, iako se — zbog razloga koji su prethodno izneti — u operativnim desantima može praktično isključiti.

Strategijski i operativni desanti imaju mnogo zajedničkog — intervidovski karakter, oblik i ispoljavanja (vazdušnodesantna operacija) i dr. ili sličnog — dubina, snage. Stoga je osnovano smatrati da su jedinstvena pojmovna kategorija, koja se u teoriji ratne veštine zato i označava terminom operativno-strategijski vazdušni desanti.⁸ Njihovu bitnu odrednicu koja i opredeljuje strategijski, odnosno operativni značaj ovih kategorija čine postavljeni, odnosno ostvareni ciljevi i zadaci. Prema tome, dubina izvršenja desanta, pa i angažovane snage jesu samo relativne odrednice, jer pri istim kvantitativnim veličinama značaj vazdušnog desanta može biti različit (strategijski, odnosno operativni). Prirodno, od ovoga se izuzimaju krajnje veličine, jer će pukovski (brigadni) desant, po pravilu, uvek biti operativni, a korpusni — strategijski.⁹

4. *Vazdušnodesantna dejstva i vazdušna pokretljivost.* U članku puk. Jovića veoma je naglašeno izjednačavanje transportnih kapaciteta avijacije (vazdušne pokretljivosti) sa transportnim mogućnostima za vazdušnodesantna dejstva. Pri razmatranju vazdušnodesantnih mogućnosti on uključuje i superteške transportne avione (sovjetski AN-22, američki C-5A).

⁷ Norme u dubini desanata koje se navode u članku (str. 89) očigledno nemaju doktrinarni karakter, jer se ne sreću u literaturi koju uobičajeno smatramo doktrinarnom (pravila, uputstva). Date veličine pretežno se zasnivaju na praksi sa vežbi, koja se ne može podizati na rang doktrine.

⁸ *Strategija oružane borbe*, SSNO, izd. 1976.

⁹ U članku S. Jovića operativni desanti pukovsko-brigadnog sastava uopšte se ne pominju. Međutim, takve desante imamo u ratnoj praksi (Sicilija, Ardeni, Suec), na manevrima i u savremenoj teoriji ratne veštine.

Vazдушna pokretljivost je relativno nova kategorija u teoriji ratne veštine (mada ne toliko nova da je opravdano njeno izostavljanje u Vojnom leksikonu). U pojmovnom određenju ona podrazumeva pokret (prevoženje) jedinica, ljudstva i materijala vazдушnim transportom, odnosno kroz vazdušni prostor. Tako shvaćena, vazдушna pokretljivost se uslovno može podeliti na vazdušnodesantna dejstva (na teritoriji protivnika) i na operativna, materijalna i sanitetska prevoženja na sopstvenoj teritoriji. Uslovi, organizacija i način vazdušnodesantnih dejstava (podrazumeva se domen transportne avijacije) i ostalih prevoženja bitno se razlikuju.

Velike sile su smatrale operativno potrebnim, a razvoj vazduhoplovne tehnike je omogućio izgradnju superteških transportnih aviona kategorije AN-22 i C-5. Njihova osnovna namena je međukontinentalno prevoženje jedinica KoV i delova drugih vidova sa kompletnim tenkovskim, raketnim i ostalim teškim naoružanjem i opremom, pri čemu su aerodromi na sopstvenoj ili posednutoj teritoriji. Naravno, sa tehničke strane, ovi avioni bi mogli da se koriste i za vazdušnodesantna dejstva. Međutim, savremeni operativni uslovi u kojima bi se ta dejstva izvodila takvi su da je upotreba ovih leteličkih kolosa za vazdušnodesantne operacije praktično isključena. U teorijskim raspravama to se ponekad previđa, što je slučaj i u članku S. Jovića. Količina i karakter tereta koji nose, relativna malobrojnost i ogromni troškovi proizvodnje i eksploatacije zahtevaju takav stepen tehničke i taktičke bezbednosti svakog vazduhoplova pojedinačno u letu i na zemlji koji je gotovo nemoguće obezbediti u vazdušnodesantnoj operaciji. Kada se takva bezbednost postigne, što znači potpuno eliminisanje mogućnosti protivdejstva u širem rejonu i na desantnoj prostoriji, vazdušnodesantna operacija je i teorijski i praktično završena.

Neka razmatranja o upotrebi transportnih aviona kategorije C-5 ili AN-22 za vazdušnodesantna dejstva zasnivaju se na podacima o korišćenju tih vazduhoplova na manevrima.¹⁰ Međutim, manevarski uslovi su takve prirode da ne mogu biti uvek osnova za čvrste zaključke o ratnoj upotrebi. Aviodesantiranje (sletanje) i »obično prevoženje« manje se razlikuju po spoljnim obeležjima same radnje, već više po pretpostavljenim operativno-taktičkim uslovima pod kojima se sletanje i iskrcavanje izvršavaju. Posmatraču na manevrima ovi uslovi ne moraju biti poznati.

¹⁰ »Vojno delo«, br. 3/83, str. 87.

O uslovima za uspešno izvođenje vazdušnih desanata operativnog i strategijskog značaja

Od ukupno pet »najvažnijih uslova«, koji se navode u članku S. Jovića, pažnju privlače, u smislu rasprave, dva: zaštita od dejstva nuklearnog oružja i spajanje sa trupama koje dejstvuju sa fronta u određenom roku.

1) *Da li je spajanje vazdušnog desanta sa snagama koje dejstvuju sa fronta obavezan uslov za uspeh desantne operacije?*

Spajanje sa trupama koje dejstvuju sa fronta u određenom roku autor stavlja među pet najvažnijih uslova za uspeh vazdušnodesantnog poduhvata. Tome se ne bi imalo šta prigovoriti u relacijama združenih desanata, čije je bitno obeležje taktičko i (ili) operativno sadejstvo sa snagama koje dejstvuju sa fronta. Međutim, ovaj uslov autor smatra opštevažećim za sve kategorije vazdušnih desanata, uključujući i strategijski desant na dubini do 1000 km. Ovo gledište potkrepljuje neuspehom vazdušnih desanata kod Arnhema i Dijen Bien Fua, za koje navodi da su »katastrofalno završeni upravo zbog toga što im se nije mogla pružiti nikakva pomoć kopnenim putem.«¹¹

Ne samo u teoriji već i u praksi vazdušnodesantnih operacija nailazimo na kategoriju tzv. samostalnih vazdušnih desanata, kod kojih se spajanje sa frontalnim snagama ili uopšte ne predviđa ili, ako se i predviđa, nema karakter uslova čija vremenska odrednica opredeljuje (ne) uspeh desanta. Nemačka desantna operacija na Kritu imala je takvo obeležje.¹² Saveznici su takođe razmatrali više samostalnih operacija. Jedna od najvećih je predviđana u rejonu Pariza istovremeno sa iskrcavanjem u Normandiji.¹³

Samostalne vazdušnodesantne operacije srećemo i u savremenoj teoriji ratne veštine. Gledište maršala Sokolovskog da će vazdušnodesantne trupe izvršavati »samostalne zadatke u dubini ratišta« dalje se razrađuje u Sovjetskoj vojnoj enciklopediji, koja predviđa samostalne strategijske vazdušne desante sa ciljem otvaranja novog fronta u dubini teritorije protivnika.¹⁴ Teorija ratne veštine u SAD, takođe, predviđa samostalne vazdušnodesantne operacije, s tim što ih označava kao operacije dužeg trajanja.¹⁵

¹¹ Isto, str. 95—96.

¹² Pomorskodesantna komponenta operacije »Merkur« (Krit) imala je, u suštini, pomoćnu ulogu. Pošto je pomorski desant bio potpuno razbijen, to je ova operacija i po planiranoj strukturi a još više po realizaciji bila do sada neprevaziđen primer samostalne vazdušnodesantne operacije.

¹³ Ajzenhauer, međutim, nije prihvatio ovaj predlog za koji su se zalagali generali Maršal i Arnold, tadašnji najviši vojni rukovodioci u SAD.

¹⁴ Sovjetska vojna enciklopedija, Moskva 1976, str. 152.

¹⁵ Vojna enciklopedija, tom X, str. 391.

Bez obzira na navedene terminološke razlike, zajedničko suštinsko obeležje samostalnih operacija je njihova relativna nezavisnost od spajanja sa frontalnim snagama. To se zamišlja postići uspostavljanjem »vazdušnog mosta« za pothranjivanje desanta u dužem vremenskom periodu. Savremena tehnika desantiranja, posebno desantiranja materijala, to i omogućava u najvećoj meri; ona je usavršena do te mere da se prebacivanje pojačanja i dotur govira, municije i drugih potreba ne vezuje za fiksne zone, što desantiranim snagama omogućava veću slobodu manevra.

Prema tome, savremena vojna teorija predviđa vazdušnodesantne operacije bez operativnog sadejstva sa snagama koje dejstvuju sa fronta. Računa se da kapaciteti transportne avijacije i usavršena tehnika desantiranja to omogućavaju. U organizaciji borbe protiv vazdušnih desanata ovo ne sme biti zanemareno.

2. *O ulozi i uslovima upotrebe strategijskih i operativnih vazdušnih desanata u nuklearnom ratu.* Razmatranje uloge vazdušnodesantnih dejstava u nuklearnom ratu obično se povezuje sa gledištima koja je izložio maršal Sokolovski u delu »Vojna strategija«. Iako nuklearni rat podrazumeva sukob nuklearnih sila, ova gledišta su značajna za sagledavanje moguće uloge i uslova upotrebe vazdušnih desanata i u drugim vrstama ratnih sudara. Međutim, očito je da ta gledišta ne treba prihvatiti kao opštevažeća, zanemarujući specifične uslove na koje se odnose.

U članku puk. Jovića korektno se interpretira jedna od osnovnih teza maršala Sokolovskog — ona u kojoj se bezrezervno izjašnjava za širu primenu vazdušnodesantnih dejstava i značajniju ulogu vazdušnog transporta u raketno-nuklearnom ratu. Treba istaći da Sokolovski ovu tezu zasniva na tri temeljna stava: a) uništavanju neprijateljskih oružanih snaga i razaranju i dezorganizaciji pozadine (u najširem smislu — prim. D. J.), jer je to »jedinstven nerazdvojni proces rata«; b) odlučnom uništavanju protivnika za najkraće vreme, radi čega ga treba »istovremeno lišiti i vojnih, i političkih i ekonomskih mogućnosti za vođenje rata«; c) proceni da će masovni raketno-nuklearni udari biti osnovni i odlučujući način vođenja rata. Dejstvom raketnih jedinica stvoriće se »uslovi za uspešna dejstva drugih vidova oružanih snaga, za brzo postizanje ciljeva rata i konačnu pobedu«. ¹⁶

U takvoj opštoj shemi, uloga vazdušnih desanata je da omoguće optimalnu eksploataciju nuklearnih udara brzim ovladavanjem rejo-

¹⁶ Sokolovski, »Vojna strategija«, VIZ, Beograd 1965, str. 284, 294—295.

nima u kojima su takvi udari izvršeni.¹⁷ Znatno veću ulogu vazdušnodesantnih jedinica u operacijama nuklearnog rata, Sokolovski objašnjava izmenjenim karakterom i povećanim obimom zadataka koje one izvršavaju. »Ako su u prošlom ratu (drugi svetski rat) vazdušnodesantne jedinice upotrebljavane uglavnom za sadejstvo jedinicama kopnene vojske u uništavanju neprijateljskih grupacija, pored tog zadatka, one rešavaju i takve samostalne zadatke kao što su zauzimanje i držanje ili razaranje raketno-nuklearnih, vazduhoplovnih i pomorskih baza, kao i drugih važnih objekata u dubini ratišta.«¹⁸ (podv. D. J.)

Navedeni i drugi stavovi o vazdušnodesantnim dejstvima u »Vojnoj strategiji«, uzeti sami za sebe i odvojeno od celine dela, mogu navesti na zaključak da je nuklearni rat bezmalo idealni ambijent za vazdušnodesantne operacije, a da su vazdušnodesantne (pado-branske) jedinice dovoljno snažne i žilave da mogu bez većih problema vojevati u takvim uslovima. S obzirom na to da su to najteži uslovi, mogao bi se izvesti dalji zaključak da se vazdušnim desantima i u drugim vrstama ratnih sukoba teško može odupreti. Zbog toga je potrebno imati u vidu ključne pretpostavke na kojima maršal Sokolovski zasniva tezu o masovnoj upotrebi i efikasnosti vazdušnih desanata u budućem ratu.

Prvo, podrazumevajući rat u kojem obe strane masovno upotrebljavaju nuklearno oružje, očito je da je Sokolovski pošao od pretpostavke i uverenja da će prevlast u raketno-nuklearnom oružju biti na strani Sovjetskog Saveza. Krajem 50-tih i početkom 60-tih godina SSSR je ostvario kvalitetan skok u raketno-nuklearnom oružju uvođenjem interkontinentalnih projektila sa nuklearnim punjenjem vrlo velike snage. Efikasne protivraketne odbrane od napada ovih projektila nije bilo. U isto vreme, SAD su svoju nuklearnu moć bazirale na bombarderskoj avijaciji, kojoj je PVO mogla uspešnije da se suprotstavi jedino raketnim sistemima Z-V i lovačkom avijacijom naoružanom raketama V-V. Zbog toga Sokolovski piše: »Sovjetski Savez je postigao nadmoćnost nad verovatnim protivnikom u odlučujućem sredstvu oružane borbe — raketnom oružju i jačini nukle-

¹⁷ »Da se blagovremeno i najefikasnije iskoriste rezultati nuklearnih udara biće potrebno da se jedinice prebacuju u odgovarajuće rejone takvom brzinom da neprijatelj, koji se nalazi u njima, neće imati vremena da se sredi ili da tamo prebaci jedinice iz drugih rejona. Zato se savremena motorizovana pešadija podešava za hitno transportovanje vazdušnim putem. To za nju postaje isto tako obično kao što je, na primer, prevoženje železnicom ili auto-transportom«. *Isto*, str. 358.

¹⁸ *Isto*, str. 359.

arnog punjenja. Mi našu nadmoćnost u nuklearnom oružju smatramo kao neospornu». ¹⁹

Druga bitna pretpostavka se tiče osposobljavanja teške transportne avijacije da prevoženje jedinica i materijala na velike udaljenosti vrši korišćenjem »najprimitivnijih poletno-sletnih površina, pa čak i bez njih«. ²⁰ To je bilo značajno za rastresito baziranje avijacije u polaznim zonama i za nezavisnost od uređenih aerodroma u zonama desantiranja.

Odgovor na pitanje — da li su i koliko gledišta izneta u »Vojnoj strategiji« i danas aktuelna, nakon protekle dve decenije od njihovog objavljivanja, u neposrednoj je vezi sa važenjem navedenih pretpostavki. Izvesno da je odnos snaga dveju glavnih nuklearnih sila imao takav trend da se više ne može tvrditi da bilo jedna ili druga ima početno preimućstvo u stepenu koji je potreban za vazdušnodesantne operacije. Ratno iskustvo ukazuje da su se vazdušnodesantne operacije, sem retkih neuspešnih izuzetaka, po pravilu organizovale u uslovima potpune bezbednosti polaznih aerodroma od protivničkog protivdejstva. Mnogo razloga upućuje na zaključak da bi i u nuklearnom ratu ovo načelo moralo biti, takođe, poštovano.

Razvoj transportne avijacije tokom poslednje dve decenije doneo je značajne inovacije u pogledu nosivosti, doleta, navigacijske i druge opreme za vazdušnodesantna dejstva, ali očekivano oslobađanje od poletno-sletnih površina sa veštačkim zastorom nije usledilo. Stručne analize pokazuju da transportni avioni klase C-141, II-76, pa i »nešto manji« C-130 i AN-12, sa operativnim desantnim opterećenjem ne mogu sa neophodnim stepenom tehničke bezbednosti u većem broju dejstvovati sa tzv. prirodnih terena. Pošto nema ni nagoveštaja nekih novih rešenja, suprotnost između operativnih potreba i tehničkih mogućnosti u ovom pogledu ostaje nerazrešena za doglednu budućnost.

Pored navedenog, na upotrebu operativno-strategijskih desanata u nuklearnom ratu negativno bi uticale i neizbežne povećane potrebe za vazdušnim transportom radi operativnih, materijalnih i drugih prevoženja zbog velikih razaranja i gubitaka u ljudstvu — na jednoj, i smanjenog kapaciteta kopnenih komunikacija — na drugoj strani. Pri datoj veličini transportne avijacije, ovo bi nužno ograničavalo obim vazdušnodesantnih dejstava.

Nuklearni rat je na sreću čovečanstva još uvek velika nepoznanica, iako su o njemu izrađene mnoge analize i studije. Ipak, ako se

¹⁹ Isto, str. 281, 370.

²⁰ Isto, str. 364.

podrazumeva obostrani nuklearni rat, bilo ograničeni ili totalni, vrlo je verovatno da problemi organizacije i izvođenja vazdušnodesantnih operacija ne bi bili ni manje brojni ni manje složeni nego što su bili u klasičnim vazdušnodesantnim operacijama. Naprotiv.

Vazdušni desanti većih razmera (operativno-strategijski) spadaju u ratni arsenal velikih sila, kojima je u interesu da drugi njihovu moć respektuju i više od njene realne snage. Otuda potreba da se vazdušni desanti strategijskog i operativnog značaja u savremenim uslovima što svestranije osvetle. Na taj način treba da se pronikne u stvarne operativne mogućnosti koje ovaj način borbenih dejstava pruža agresoru. Za optimalnu organizaciju borbe protiv vazdušnih desanata, precenjivanje ili potcenjivanje ovih mogućnosti je podjednako nepoželjno.